

Crónicas

DOMINGO 15 DE DICIEMBRE DE 2024

AÑO 4 - N° 159

El general francés Du Bisson, al servicio de Bolivia en la Guerra del Pacífico

Págs. 4-5



// FOTO: RRSS



**2027: el año en
que el Ártico
tendría su primer
día sin hielo**

Págs. 2-3



**Llallagua,
ciudad minera y
universitaria del
norte de Potosí**

Págs. 6-8

UN AVANCE CRÍTICO EN EL ESTUDIO DEL CAMBIO CLIMÁTICO

2027: el año en que el Ártico tendría su primer día sin hielo

El deshielo del Ártico avanza a un ritmo más acelerado del que se creía anteriormente.

El Ártico podría quedarse sin hielo marino en verano tan pronto como en 2027. Modelos climáticos alertan de un cambio crítico impulsado por fenómenos extremos y las emisiones de gases de efecto invernadero.

El impacto de un Ártico sin hielo en el ecosistema y el clima preocupa a la comunidad científica.



// FOTOS: DW / NATIONAL GEOGRAPHIC

DW

L

a imagen del Ártico totalmente liberado de hielo marino en verano podría producirse antes de lo esperado: en 2027, según una nueva investigación que advierte de la aceleración de los plazos de deshielo en la revista Nature Communications.

Un equipo internacional de investigadores, dirigidos por las climatólogas Alexandra Jahn (universidad estadounidense de Colorado en Boulder) y Céline Heuzé (universidad de Göttingen en Suecia), ha utilizado modelos informáticos para predecir cuándo podría producirse el primer día sin hielo en el océano más septentrional.

Un Ártico sin hielo, como advierten los científicos desde hace décadas, podría afectar significativamente al ecosistema y al clima de la Tierra al cambiar los patrones meteorológicos. ▶

Ahora
EL PUEBLO

Crónicas

DIRECTOR
Carlos Eduardo Medina Vargas

COORDINADORA
Milenka Parisaca Carrasco

ESCRIBEN EN ESTE NÚMERO:
José E. Pradel B.
Luis Oporto Ordóñez

DIAGRAMACIÓN
Horacio Copa Vargas

CORRECCIÓN
José María Paredes Ruiz

FOTOGRAFÍA
Jorge Mamani Karita

Redes Sociales



www.ahoraelpueblo.bo

La Paz-Bolivia
Calle Potosí, esquina Ayacucho N° 1220
Zona central, La Paz
Teléfono: 2159313



El Ártico y los cambios que en él se están produciendo son una muestra de alarma alta.

► “El primer día sin hielo en el Ártico no cambiará las cosas radicalmente, pero demostrará que hemos alterado una de las características definitorias del entorno natural del Ártico debido a las emisiones de gases de efecto invernadero”, señala Alexandra Jahn en un comunicado de la Universidad de Colorado en Boulder.

Para llegar a la conclusión de que el Ártico quedará libre de hielo dentro de tres años, los investigadores proyectaron el primer día sin hielo utilizando los resultados de más de 300 simulaciones por ordenador.

FENÓMENOS METEOROLÓGICOS EXTREMOS

Comprobaron que la mayoría de los modelos preveían que el primer día sin hielo podría producirse entre nueve y veinte años después de 2023, independientemente de cómo evolucionaran las emisiones de gases de efecto invernadero.

Pero los autores han visto que hay una serie de fenómenos meteorológicos extremos que podrían derretir dos millones de kilómetros cuadrados o más de hielo marino en un corto periodo de tiempo: un otoño inusualmente cálido debilita primero el hielo marino, seguido de un invierno y una primavera cálidos en el Ártico que impiden la formación de hielo marino.

Cuando el Ártico experimenta un calentamiento tan extremo como el citado durante tres o más años seguidos, el primer día sin hielo podría producirse a finales del verano.

De acuerdo con estas últimas variables, nueve simulaciones sugirieron que podría producirse un día sin hielo dentro de tres años, o como mucho dentro de seis.

REDUCIR EMISIONES RETRASARÍA EL DESHIELO

No obstante, las investigadoras alertan de

Investigadores proyectaron el primer día sin hielo ártico mediante más de 300 simulaciones informáticas.

que no todo está perdido y de que en sus modelos han visto que una reducción drástica de las emisiones podría retrasar la desaparición del hielo en el Ártico y reducir el tiempo que el océano permanece sin hielo.

“Cualquier reducción de las emisiones ayudaría a preservar el hielo marino”, subraya Jahn.

UN ÁRTICO AZUL

A medida que el clima se calienta por el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero, el hielo marino del Ártico ha desaparecido a una velocidad sin precedentes de más del 12% cada década.

El pasado septiembre, el Centro Nacional de Datos sobre Nieve y Hielo de Colorado informó de que el día con menor cantidad de agua marina congelada en el Ártico fue uno de los más bajos registrados desde



1978: 4,28 millones de kilómetros cuadrados, el mínimo de este año estuvo por encima del mínimo histórico observado en septiembre de 2012.

Ese mínimo marca un descenso en comparación con la cobertura media de 6,85 millones de kilómetros cuadrados entre 1979 y 1992.

Cuando el Océano Ártico tiene menos de 1 millón de kilómetros cuadrados de hielo, los científicos consideran que el Ártico está libre de hielo.

Estudios anteriores del mismo equipo trataron de predecir cuándo quedará este océano totalmente libre de hielo durante un mes completo, concluyendo que esto ocurriría en la década de 2030.

UN VISIONARIO OLVIDADO POR LA HISTORIOGRAFÍA OFICIAL

El general francés Du Bisson al servicio de Bolivia en la Guerra del Pacífico

Desde el periodo colonial hasta la Guerra del Pacífico, militares franceses desempeñaron roles fundamentales en la historia de Bolivia, aportando conocimientos estratégicos y políticos cruciales.

José E.
Pradel B.

MILITARES FRANCESES EN BOLIVIA

La historia de la presencia francesa en nuestro país inicia en el periodo colonial, con la llegada de comerciantes de Saint-Malo y de Aix que residieron en Potosí. A su vez, en el puerto de Cobija, contrabandistas galos intercambiaban plata potosina por mercaderías. Otros, con el transcurso de los años, combatieron en las revoluciones de Chuquisaca, en 1809, y de Potosí, en 1810, entre estos destacados aliados estuvieron Marcos Miranda, José Sivilat y Pedro Costas.

El primer militar francés registrado al servicio de la naciente República de Bolivia fue el coronel Charles Heine, quien fue nombrado como representante de Bolivia ante Francia. Lamentablemente falleció de disentería en el puerto de Valparaíso, en junio 1832, antes de partir a Europa.

Consecutivamente, militares de origen francés como los coroneles Julio Lalanne, Jean La Faye y Carlos Vincendon tuvieron un gran protagonismo en la vida política de Bolivia. Asimismo, Felipe Bertrés presidió la elaboración del *Mapa Corográfico de Bolivia*, publicado en 1845, y construyó el fuerte de Pan de Azúcar o Inupaya, situado cerca de Viacha. Adscrito al

Ejército de Bolivia como coronel de ingenieros, junto al arquitecto José Núñez del Prado, fundó la Escuela de Arquitectura Civil y Militar dependiente del Colegio de Ciencias, en 1842.

El capitán de marina Liger de Libessart promocionó a nuestro país y las riquezas del Litoral boliviano en periódicos de París, Burdeos, Nantes y Marsella. Entre estos destacados diarios estuvieron *Moniteur Universal*, *Jornal del Havre*, *Semaforo*, *Le Journal de Marseille*, *L'Egalite* y *Gazette du Mide*, además, bajo el seudónimo de Ramón López, publicó escritos en la *Correspondencia Parisiense*, durante la guerra contra España, en 1866.

Por otro lado, como representante de una empresa extranjera llamada Sociedad Internacional de Telegrafía Eléctrica de París, fue el primero en presentar una propuesta para establecer una línea telegráfica en nuestro país, el 10 de mayo de 1857. Es necesario mencionar que Libessart, en su calidad de marino, propuso al gobierno de Bolivia la navegación del Amazonas y el establecimiento de una fuerza de buques de vela y de vapor, en 1871.

Un año después, el gobierno boliviano contrató al general de división Raoul du Bisson con el objetivo de dirigir el Colegio Militar del Ejército e hizo importantes estudios de vinculación ferroviaria, geopolítica y arte militar.

EL GENERAL DE DIVISIÓN RAOUL DU BISSON

Olivado por la historiografía actual, du Bisson nació en Caen (Francia), el 11 de enero de 1812. Célebre por sus aventuras, prestó servicios al rey Francisco II de las Dos Sici-

lias, quien lo nombró General de División y galardonó con el cordón de la Real Orden de François I y le otorgó el título de Conde por su heroica intervención contra las fuerzas de Giuseppe Garibaldi, en la Expedición de los Mil. Posteriormente dirigió dos exploraciones a África, como resultado de sus excursiones publicó la famosa obra *Les femmes, les eunuques et les guerriers du Soudan* (1868).

Entre 1870 y 1871 combatió en la guerra Franco-Prusiana, luego fue "titulado general de la Comuna de París", indicó Gabriel René Moreno, en su libro *Biblioteca Boliviana: Catálogo de la sección de libros i folletos* (1879). Después, du Bisson marchó hacia América del Sur; sobre su arribo a nuestro país, el escritor Vicuña Mackenna subrayó en su obra *Historia de la Campaña de Tarapacá. Desde la ocupación de Antofagasta hasta la proclamación de la dictadura en el Perú* (1880): "había llegado a Bolivia desde el Paraguay haciendo este viaje a pie con su desgraciada esposa".

Asimilado como General comandante del Ejército de Bolivia, tradujo del inglés al francés y elaboró las notas del manual titulado: *Descripción de la ametralladora norteamericana Gatling*, publicado en el periódico *La República*, en La Paz, en diciembre de 1872. En dicho mes, mediante decreto expedido el día 18, el presidente Tomás Frías intentó implementar nuevamente un Colegio Militar dirigido por du Bisson.

Un año después fue destinado como ingeniero militar al puerto boliviano de Cobija, lugar donde hizo un importante estudio fe-



► roviario que tuvo como resultado la publicación de los documentos en formato folleto: *Ferrocarril de Cobija. Lijeras observaciones contra el ferrocarril de Mejillones* (Sucre, 17 de octubre de 1874) y *Ferrocarril de Cobija ante la Asamblea Nacional* (Sucre, 11 de noviembre de 1874).

De gran visión, du Bisson, en el primer folleto citado, solicitó la concesión de construcción de un ferrocarril desde Cobija hacia Calama, con un ramal hacia el río Loa y otro hacia la región minera de Caracoles, con el objetivo de mezclar de manera hidráulica los metales pobres de la región. Por otro lado, en el segundo folleto, nuestro biografiado planteó a la Asamblea Nacional de la época la concesión de una autorización para establecer una línea férrea que se extendería desde Cobija a Potosí y Sucre, transitando por Tames, Limón Verde, con un ramal a las salitreras y establecimientos del río Loa.

Es necesario mencionar que el llamado 'General Comunista' confeccionó el *Mapa Comparativo de los Ferrocarriles de Mejillones y Cobija* y el plano de las salitreras del Toco. En 1874 levantó una de las paredes del fuerte del edificio de la Ceca de la Moneda de La Paz, esto quedó detallado en un periódico de la época: "Ya se está desplomando la techumbre que no sabemos que arquitecto del Estado levantó sobre las paredes del fuerte en que Mr. Du Bisson convirtiera uno de los lados del edificio de la Moneda. La tal techumbre se viene abajo al cabo de 3 años, cuando más, de su construcción..." (La Reforma, La Paz, 13 de enero de 1877).

Por otra parte, durante la Guerra del Pacífico, junto al general Mariano Mujía, fue encargado de explorar una ruta para movilizar al Ejército boliviano desde Tacna hacia el río Loa, también asesoró al general Campero sobre la táctica chilena empleada en la ocupación de los territorios peruanos intitulado: *Tactique chilienne. Simple exposé.*

Lo recopilamos a continuación como un justo homenaje a su labor efectuada en nuestro país. Sobre el citado documento, fue hallado en la correspondencia recibida del general Narciso Campero, resguardado por la familia Diez de Medina, el original fue escrito en idioma francés y se tradujo al español para esta ocasión.

De regreso a Francia, du Bisson continuó prestando sus servicios a Bolivia, brindando información sobre nuevas tácticas de combate europeas y de artillería de campaña. Lamentablemente, falleció en febrero de 1890 en París.

De esta manera, rescatamos la figura del francés Raoul du Bisson, que contribuyó a Bolivia en la Guerra del Pacífico.

Táctica chilena

Simple exposición

La táctica política chilena presenta dos conclusiones que conducen a un mismo resultado: la conservación integral y perpetua de los territorios conquistados.

Bajo la apariencia de una moderada generosidad, de una abnegación ejemplar, Chile rechaza toda idea de conquista; el presidente de la Argentina incluso se engaña y se lo cree; más Chile eleva su indemnización de guerra a una cifra tal que ni Bolivia ni Perú podrán jamás pagarlo; y como exige, con apariencia de justicia, la ocupación absoluta por sus tropas hasta la perfección, de las provincias que tomó, y que para cubrir los tres de dicha ocupación, reúne todas las personas y los productos, asegura por los medios la posesión tranquila los territorios conquistados.

Es simplemente llegar al cinismo de hipocresía y de la perfidia.

Es la primera conclusión, el de predilección; porque sus comprometidas y agotadas finanzas le obligan a tomar medidas inmediatas. Por tanto, hay que hacer triunfar a toda costa el gobierno esclavista, que se llama García Calderón (referencia al breve gobierno peruano de Francisco García-Calderón Landa, J.P.), que mantiene su poder y el que impone el poder soberano.

Para lograr el objetivo, el Gran Cónsul de Santiago decidió por unanimidad: 1° la ocupación de toda la costa peruana; 2° la creación de seis puertos nuevos de primera clase, dominados por un fuerte y defendidos por una guarnición, pagada y mantenida por los derechos de dominación y las imposiciones territoriales.

3° la formación de cuatro a seis columnas volantes compuestas cada una de cuatro batallones, un escuadrón y una batería. Pero siempre prudente, Chile sólo dará sus peores fusiles y cañones, que son buenos contra tropas que no los tienen.

Las tropas serán reclutas de preferencia, entre los negros de Lima, a quienes prometerá el saqueo de las ciudades que no se declaren partidarias de la paz.

Si una fuerza de la Sierra es de gran fuerza, una expedición chilena la destruirá, y los colonos peruanos completarán su destrucción y lograrán la sumisión, a Calderón, de las provincias del interior, ya que Chile no quiere avanzar más de 25 a 30 millas desde la costa.

Los nuevos puertos servirán como base de operaciones y suministros para los pacificadores.

El Almirante Lynch, nombrado general en jefe de la plaza de Baquedano, durante su corta estancia en Tacna, comunicó una parte del plan al gobernador general Arteaga.

Apenas arribó a Lima, el Almirante comunico la ejecución de su plan. Una división chilena ha partido para destruir el cuerpo de Montero. Ella es seguida por una fuerza peruana considerable, armada y pagada por los conquistadores, para someter todo el norte a la política de Calderón.

Pero Chile teme que al no adivinar la ruta, los aliados rechacen sus propuestas de paz.

En el caso, mientras se realiza la primera combinación del plan, quien poderosamente al triunfo de la segunda, Chile se prepara activamente para darles a los aliados un golpe que considera decisivo: la toma de Arequipa, de Puno y la dominación del Titicaca.

Ya su cuerpo de zapadores tiene preparados las durmientes, las rieles, locomóviles (o motores) portátiles para reemplazar el ferrocarril destruido, y transportar dos baterías de 100, municiones, y las tropas de Mollendo en Arequipa.

Hoy 16.000 hombres forman el ejército de Lima; desprenderemos la mitad, en peligro, a



El general francés Raoul du Bisson, destacado por su servicio a Bolivia durante la Guerra del Pacífico.

causa de las tropas calderonistas; 2.000 de Tacna se unirán a ella; los 5.000 enviados en Araucanía, para terminar prontamente esta guerra, fortalecerán el cuerpo expedicionario. Estamos convencidos de que todo estará listo para emprender esta campaña, antes de que se hagan las propuestas de paz. De perder un minuto, dijo Lynch, él hará su expedición.

En Valparaíso trabajamos incansablemente en la construcción de cuatro pequeñas cañoneras, fondo plano para la cual utilizamos las máquinas, calderas y equipos de Lanchas Torpedos, que tienen en su poder.

Los pequeños vapores se desarman y son transportados por ferrocarril y van armados con un cañón de 36. Su destino es ocupar el Lago Titicaca y recorrer el Desaguadero, asolando Corocoro, Oruro; derrotando así a las fuerzas bolivianas y aislando a Bolivia del Perú. Fortificarán una punta del Lago, para amenazar La Paz. El excedente de tropas estará a la voluntad e iniciativa de Lynch.

De la convicción del gobierno de La Moneda, la salud y el único ejército pierrotista sigue en pie, el de Arequipa, siendo destruido; los colonos volantes peruanos cumplir su misión de desheredar todas las villas del interior en la política pacífica de Calderón, la paz con el Perú, luego lo firmará sin ningún obstáculo.

En todo el Litoral Boliviano y el de Tarapacá, las fuerzas chilenas tienen 2,300 hombres de todas las armas, más dos batallones de guardias nacionales en Antofagasta, dos en Caracoles, y uno en Iquique.

El plan chileno ofrece probabilidades de éxito. ¿Podemos hacer que falle? ¿Podemos todavía obligar a Chile a someterse a condiciones de paz, justas y equitativas? Sí

La Paz, 3 de junio de 1881

(Firmado)

General R. du Bisson

A modo de conclusión, a través de esta breve investigación rescatamos la figura de un personaje olvidado por la historiografía oficial, cuya contribución fue clave para las armas de Bolivia en la Guerra del Pacífico, al brindar asesoramiento y establecer rutas estratégicas para el desplazamiento de tropas.

El 12 de noviembre de 1879, el ejército boliviano derrota al ejército chileno en Canchas Blancas.



La clase obrera revolucionaria de Siglo XX y Catavi.

HISTORIA Y TRANSFORMACIÓN

Llallagua, ciudad minera y universitaria del norte de Potosí

Desde el auge del estaño y las luchas obreras hasta su consolidación como centro industrial y académico, Llallagua resume la historia económica y social de Bolivia.

Luis Oporto Ordóñez (*)

ORÍGENES DE LLALLAGUA

La historia de Llallagua se remonta a 1557, cuando el capitán Juan del Valle ubicó el cerro Intijaljata, en la cordillera de Espíritu Santo, buscando plata, pero al encontrar estaño abandonó el paraje. La región cobra importancia a fines del siglo XIX. En 1899 se crea el cantón Llallagua. A inicios del siglo XX existían tres importantes empresas mineras: Compañía Minera del Cnl. Pastor Sainz, la Empresa Minera Uncía de John B. Míncin y La Salvadora, de Simón I. Patiño.

La Compañía Estañífera de Llallagua, de capitales chilenos, adquirió la empresa del Cnl. Pastor Sainz. En 1907, su administrador, Alberto Nanety, presidía el Comité Cívico de Uncía que exigía la creación de una nueva provincia. El diputado Dulfredo Campos presentó el proyecto de Ley de Creación de la Provincia Rafael Bustillo. Promulgada el 8 de octubre, dispone su división en dos secciones municipales, la primera con los cantones Uncía (Capital) y Llallagua y la segunda con Chayanta y Amayapampa. Uncía y Llallagua contaban con diez mil habitantes, vecinos, obreros y empleados de las

empresas mineras. La provincia recibió un presupuesto de Bs 18.469, destinado a Gobierno y Subprefectura, aguas potables, postas, hospital, médico y botiquín, escuela, cementerio, alquileres y amoblaje de oficinas, escuela, casa abasto y oficinas. La Salvadora controlaba la provincia, gracias a su poderío económico.

LA ERA DEL CAPITALISMO DE ENCLAVE: LA PATINO MINES Y LA COMPAÑIA LLALLAGUA

La Compañía Llallagua contaba con un capital de 425 mil libras esterlinas; ensanchó su concesión con 312,03 hectáreas (ha). En 1914 alcanzó una producción mensual de 9.000 quintales (qq) de barrilla de exportación con ley de 66%. Desarrolló el socavón 'Azul', por donde se extraían los minerales de las vetas La Blanca y San Fermín; y el socavón Maestro Cancañiri, con dos perforadoras de percusión electric drill, con fuerza eléctrica y aire comprimido. Se sumaron los socavones San José (extraía minerales oxidados, 'pacos'); La Blanca (con un decauville); La Encantada y Carnavalito.

Su fuerza motriz contaba con dos motores de gas deutz, con 120 HP c/u; dos motores diésel de 160 HP c/u; tres turbinas en El Tran-

que (represa construida en 1915), con 150 HP c/u, haciendo un total de fuerza producida de 1.010 HP, para sus minas y su ingenio. Los minerales eran transportados por un andarivel de 5.000 metros de longitud, capacidad de 70 baldes por hora, de 3,5 quintales cada uno, hasta el ingenio Chile, que trataba 5.000 quintales de minerales sulfurados de buena ley en 12 horas de trabajo, en los molinos de cilindro, los giggers de clasificación, las mesas Wiffley y Vanner de concentración y los buddles.

El material piritoso era calcinado en cinco hornos mecánicos Kauffmann. La empresa instaló una escuela de niños en Catavi para atender a los hijos de los trabajadores del ingenio Chile, contaba con un médico encargado del cuidado de los enfermos, cuyos gastos de curación eran cubiertos por la empresa.

La Salvadora y la Compañía Llallagua se repartieron Uncía y las tierras del ayllu Carachas y las del ayllu Chullpas, adquirieron propiedades mineras y de tipo agrícola para el ensanche de sus instalaciones y campamentos. Los problemas y conflictos se suscitaron al interior de galerías y bocaminas, caracterizados por las comunicaciones, es decir "propases realizados por una empresa, en los intereses o propiedades de la otra". Los propases terminaron con la suscripción del "deslinde entre La Salvadora y la Compañía Estañífera de Llallagua" (1914), propi-

El cerro Llallagua, en Potosí.

► cuando la construcción del Socavón Siglo XX para facilitar los desagües de la impresionante ‘Montaña de Estaño’.

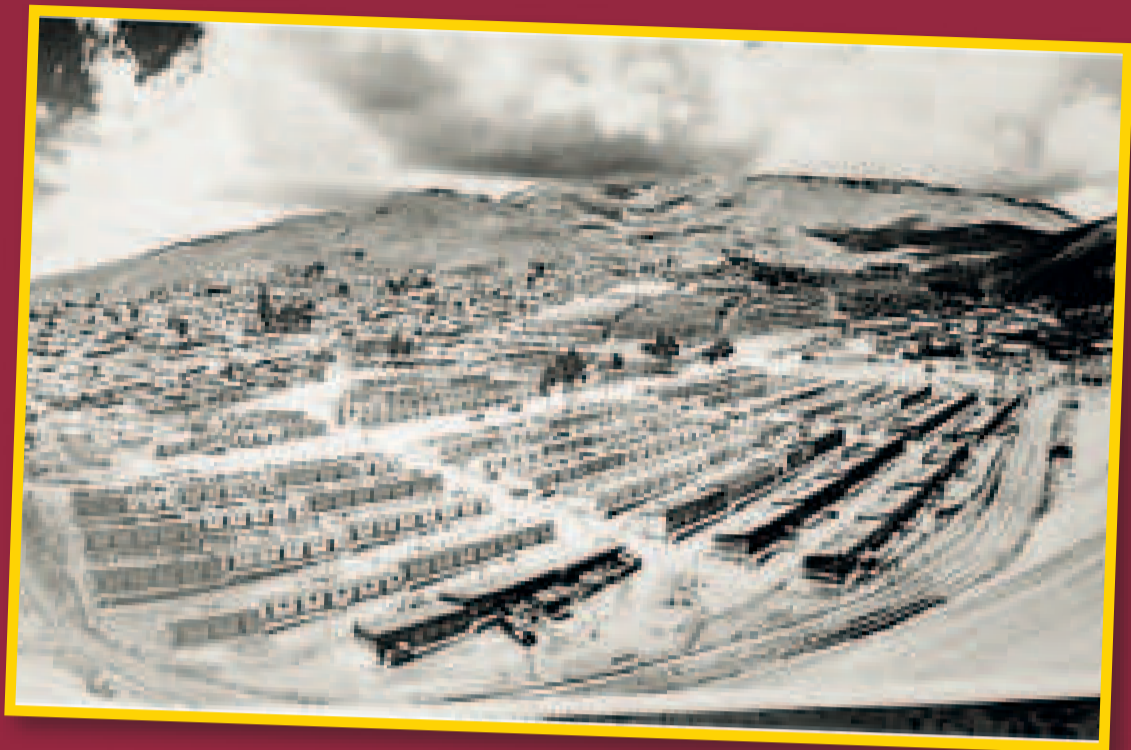
La población de Llallagua estaba compuesta de “gente reunida de distintas nacionalidades, especialmente en la clase baja chilena”, quienes eran los que provocaban constantes demandas y protagonizaban reyertas, y se habían atrevido a atentar contra las pulperías y los almacenes. La Patiño Mines implantó la “americanización del campamento”, prohibiendo la injerencia del Estado que estaba obligado a garantizar la seguridad industrial con el uso de la fuerza armada, empleando como método la masacre y la ocupación militar de los campamentos.

La fuerza productiva de la Compañía Estañífera Llallagua sufría el trato autoritario del administrador general Emilio Díaz, quien provocó reclamos airados de los obreros ante la Subprefectura, “por la considerable alza de precio en los artículos de primera necesidad que expendía en sus pulperías arrendadas y además porque el pago de saldo de jornales, se acostumbraba hacer muchas veces después de transcurridos cuarenta días”.

En 1915, la empresa chilena despidió a muchos obreros y recontrató mano de obra en número suficiente para reanudar sus labores de producción, pero no aumentó salarios. Esta situación llevó a sus obreros a ingresar “en una especie de huelga, que en tumulto i en actitud hostil, reclamaban aumento de salarios, amenazando atacar las pulperías de la Empresa”. La Empresa aceptó el pliego y accedió a un incremento del 20% sobre el salario nominal. Los administradores de la compañía vieron con asombro que, al día siguiente del aumento de salarios, nuevamente sus trabajadores se hallaban en conflicto, esta vez “pidieron la reducción de las horas de trabajo y la salida de la mina en las horas de almuerzo y comida”. La respuesta fue la movilización del aparato coercitivo del Estado, que emplearon los Barones del Estaño para reprimir al movimiento obrero, despedir a los trabajadores militantes de izquierda, enviar al destierro, la prisión y el exilio a los dirigentes e identificar a los dirigentes comunistas radicales para su eliminación física. La fuerza policiaca de Uncía arremetió contra “los amotinados que querían abandonar la bocamina con gritos y amenazas, obligando a los mineros a continuar en el interior de la mina hasta la hora de costumbre y capturó a los principales cabecillas, que fueron puestos a disposición de los jueces ordinarios”.

Patiño, con un golpe de mano, compró las acciones de la Compañía de Llallagua en la bolsa de Santiago. En julio de 1924, era el único propietario de esas minas. Construyó un ramal del ferrocarril de 6 kilómetros en dirección al ingenio Victoria, de Catavi, que se nutría con preconcentrados de Uncía y Siglo XX. Para el transporte del mineral de la mina de Siglo XX al ingenio de Catavi se utilizó dos locomotoras diésel eléctricas General Motors, con 20 vagones Orenstein & Koppel.

En 1924, el ferrocarril Machacamarca-Uncía transportó 50.000 toneladas de barrilla de estaño y otros minerales; además de 40.000 pasajeros a Oruro. Los viajeros reemplazaron al caballo de hierro por el automóvil, que ingresó a las minas con mejores precios y menor tiempo de viaje, sepultando definitivamente al carruaje y el carretel para el transporte de pasajeros.



En 1899 se crea el cantón Llallagua.

COMERCIANTES Y EMPRENDEDORES DE UNCÍA Y LLALLAGUA

Pedro Sapunar, miembro de la Junta de Caminos de Uncía, instaló su casa principal en Uncía y una sucursal en Andavilque, próximo al ingenio de Catavi, con un almacén de abarrotes, barraca de maderas y calaminas, la fábrica de velas ‘Yugoslavia’, se ocupaba de cobranza de letras y expedición de giros sobre la plaza de Oruro. Fue el primero en introducir autos y camiones Oakland y Chevrolet para servicio de su clientela, implantando el servicio ‘puerta a puerta’.

Isidoro Mena introdujo automóviles Overland de seis cilindros, con cinco asientos, modelo 1926. Bernabé Jiraldez, comerciante, director del periódico La Libertad y dueño de la Proveedora San Miguel, tenía un surtido de licores legítimos del país y extranjeros y una fábrica de gaseosas y aguas medicinales, vinos de mesa y singani de Turuchipa y el “único depósito de la sin rival Cerveza Boliviana Nacional”. El visionario comerciante adquirió omnibuses para el servicio de transporte de pasajeros entre Catavi y Uncía e instaló una empresa de taxis con servicio a Llallagua. Jiraldez sucumbió ante el embrujo del estaño y en las postrimerías de su vida perdió su capital en una aventura minera.

En Llallagua, Enrique Frolek y Juan Bacovic poseían automóviles Buick 29, Sedán de siete asientos, adquiridos en la Casa Gundlach. El doctor Alfredo Vera atendía a pacientes de Llallagua, Catavi y Chayanta en un automóvil Buick, modelo 30. Los comerciantes yugoslavos dominaban el comercio: Lorenzo Butkovic, propietario de los Almacenes Generales de Llallagua, los traspasó a Gerónimo Ramljak, en 1921; Miguel Abugder y su esposa Guadalupe, instalaron un almacén de mercaderías y entregaron en consignación a José Zorán, de Palestina, por Bs 6.000; Franja Bakovic y Alfonso Versalovic, de Yugoslavia, formaron sociedad para establecer una tienda de mercaderías de abarrotes y otros artículos, por un valor de Bs 26.391; George Sapunar, yugoslavo, era dueño de la casa comercial Almacén Bolívar, de abarrotes en general, instalada en calle Campero, con capital de Bs 61.169,20, formado en sociedad con Pedro Versalovic.

Julio García Agreda, natural de Sucre, fue uno de los comerciantes más antiguos de Llallagua; minero, propietario de una tienda de

mercaderías de abarrotes, vendió sus existencias en Bs 4.000 a Julio Ruiz, minero natural de Cinti. Juan F. Lozada, procedente de Colquechaca, administró la casa comercial La Paloma, situada en calle Linares, que fue transferida en 1936 al palestino Said Tejada, en Bs 3.285,45. Víctor Lizárraga era dueño de la casa ‘Víctor’, especializada en máquinas de coser, vitrolas, máquinas de escribir, fonógrafos, catres y bicicletas; entregaba mercadería a comisionistas al 7% de comisión sobre ventas.

El hotel Llallagua se instaló el 1 de enero de 1907; el dueño era propietario de la empresa de carretas Palacios y Cía. Laura M., de Durán, comerciante, adquirió el hotel que regentaba Miguel Saat, instalado en la casa de José Abujder, en la avenida 10 de Noviembre; Durán vendió el hotel a los comerciantes yugoslavos, Santiago Eterovic e Irislav Yaksic, procedentes de Chile, “con sus muebles, servicio de comedor, dormitorio, billar, cantina y armazón, por Bs. 2.064,10”. En 1934, fue transferido por Bs 2.000 a Juan Eterovic.

LAS CHICHERAS, MUJERES EMPODERADAS

Las chicheras, mujeres mal vistas por autoridades municipales y las esposas de los mineros, gozaban de independencia económica, asumían el control de sus hogares, eran más decididas que sus compañeros, tenían iniciativa para los negocios y enviaban a sus hijos a estudiar en ciudades del interior del país. Se establecieron en proximidades de los campamentos de Siglo XX y en la población civil de Llallagua. Efigenia Plaza, casada con el sastre Miguel Villarroel, compró sitios ubicados en el camino a Cancañiri, y desembocaban de la esquina de la plaza, se encontraba en el camino de los trabajadores mineros. Dorotea Arroyo, chichera de Sacaca, concubina del minero Alfredo Zabala, compró un terreno de los labradores indígenas Pantaleón Mamani y María Leyva, en la calle que conducía a las minas de la Compañía Llallagua, iniciando un negocio muy rentable. Era una respetable y próspera chichera que poseía muchas propiedades, entre ellas una casa junta que constaba de una tienda, salita, patio común, la que vendió en Bs 500 a María Flores, una *qhatera* de Colquechaca.

La Patiño Mines expulsó a las chicheras, comerciantes y *qhateras* del campamento de Siglo XX, al ver en ellas a las causantes de los males sociales que aquejaban a los trabajado-

res mineros, quienes sucumbían a los encantos de las chicheras, en ambientes de seducción, donde se cultivaba el baile franco y la galantería, al son del autopiano.

LA ESTRATEGIA DEL 'SUPERESTADO' Y LA 'ROSCA MINERA': LA MASACRE

Las empresas mineras conformaron un grupo de políticos, legisladores, abogados, economistas e intelectuales, denominado 'La Rosca', que diseñó la nefasta estrategia de usar la masacre como método de control y actuaban en beneficio del 'Superestado Minero'.

La primera masacre se produjo en Uncía, en julio de 1918, cuando obreros de Socavón Patiño y Callapería, de la Empresa La Salvadora de Simón I. Patiño, "formularon su reclamación del pago de haberes; fueron reprimidos violentamente por el Jefe de Punta un tal José Soruco (alias 'El Rosco'), lo que motivó el levantamiento y consiguiente indignación de los obreros que apedrearon y asaltaron la Pulpería y la Caja. El gerente Máximo Nava, en compañía de los empleados y de sus guardias blancos armados de carabinas y pistolas, subieron a la mina donde ocurrió el suceso (...)", relata Rodolfo Soliz.

La segunda masacre tuvo epicentro en Uncía, en septiembre de 1919, en la que se reivindicaron las ocho horas de trabajo, ordenada por Emilio Díaz administrador de la Compañía Llallagua en Catavi, que usó los hornos de calcinación de Catavi para desaparecer los cuerpos de mineros asesinados. La tercera masacre sucedió en marzo de 1923, cuando la Federación Obrera del Trabajo Central Uncía (FOCU), dirigida por Guillermo Gamarra, reclamó ante la empresa. El presidente Bautista Saavedra, a pedido de las empresas capitalistas, envió tropas militares para sofocar la manifestación. El 21 de diciembre de 1942, el Gral. Enrique Peñaranda instruyó la cruenta, torpe y salvaje masacre minera de Catavi.

Sin embargo, el régimen de explotación capitalista generó el germen revolucionario obrero y popular, una clase obrera politizada que abrazó la ideología comunista, empleando métodos propios de la lucha de clases para proponer desde las bases mineras radicalizadas, un proyecto político para la toma del poder e impulsar el desarrollo económico del país. Hasta 1936, mujeres y niños trabajaban en las minas. Posteriormente trabajaron a destajo como palliris. El viejo régimen fue herido de muerte, con un amago de guerra civil en 1949. En las elecciones de 1951, triunfa inesperadamente el Movimiento Nacionalista Revolucionario de Víctor Paz y Hernán Siles, con el 42,91% de los votos. El presidente Urriolagoitia dimite a favor del Gral. Hugo Ballivián Rojas, con el consecuente apresamiento y destierro de la joven dirigencia 'movimientista'.

El 9 de abril de 1952, un golpe de Estado se transforma en revolución social. Las milicias populares de trabajadores fabriles del barrio de Villa Victoria y mineros de Milluni, en alianza con la fuerza de carabineros, asaltan la plaza fuerte, los centros neurálgicos de poder, enfrentan y derrotan a los regimientos Ingavi y Lanza y a los cadetes del Colegio Militar.

67º ANIVERSARIO DE CREACIÓN DE LLALLAGUA: CIUDAD INDUSTRIAL Y UNIVERSITARIA

El 22 de diciembre de 1957, el doctor Hernán Siles Zuazo promulgó la ley de crea-



Antigua calle Linares, hacia 1920.



El socavón Patiño Mines.

// FOTOS: ARCHIVOS PARTICULARES DE JAIME FERNÁNDEZ, RAÚL ROJAS Y OTRAS COLECCIONES

ción de la Tercera Sección Municipal de la Provincia Bustillo, con la capital Llallagua, disponiendo que los impuestos a la corambre, internación de artículos de primera necesidad, abarrotes y otros que eran pagados en Uncía por la Empresa Minera de Catavi, deberán ser distribuidos entre Uncía y Llallagua y pagados en cada una de las municipalidades, debiendo la de Llallagua asignar el 10% de estos ingresos para obras públicas de Andavillque.

En su segundo mandato, el doctor Hernán Siles Zuazo creó la UNSXX, por DS 20979, el 1 de agosto de 1985. En su cuarto mandato, el doctor Víctor Paz Estenssoro promulgó la Ley de 10 de noviembre de 1986, que eleva al rango de ciudad a Llallagua. Hoy es una ciudad industrial y universitaria pujante.

El municipio tiene 40.865 habitantes y la ciudad cuenta con 25.166 (Censo de 2012). Producto de su larga historia, generó una infraestructura atractiva para el turismo, con los balnearios de Catavi, La Salvadora (Uncía), el socavón de Siglo XX, los arenales de Catavi, las granzas y cerros de cascajo, el Tranque (re-



Transporte de mineral en carretas.

presa) de Lupi Lupi, las pampas María Barzola (sitio histórico donde se firmó la Nacionalización de las Minas) y el cerro Llallagua, denominado también 'Cerro Camello'.

*Magister Scientiarum en Historias Andinas y Amazónicas. Docente titular de la carrera de Historia de la UMSA.